

SKRIPSI

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM DALAM KECELAKAAN
BERUNTUN YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN**



Oleh:

YOGA PUTRA PRATAMA

NIM; 23011080

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM DARUL 'ULUM
LAMONGAN**

2025

SKRIPSI

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM DALAM KECELAKAAN
BERUNTUN YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN**



Oleh:

YOGA PUTRA PRATAMA

NIM; 23011080

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM DARUL 'ULUM
LAMONGAN**

2025

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM DALAM KECELAKAAN
BERUNTUN YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN**

Oleh:

YOGA PUTRA PRATAMA
NIM; 23011080

Diajukan untuk melengkapi tugas dan memenuhi syarat untuk mencapai gelar
Sarjana Hukum

Lamongan, 13 Agustus 2025

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr SITI AFIYAH, S.H., M.H.

NPP. 88.01.0015

SHALAHUDDIN SERBA B, S.H., M.H.

NPP. 18.01.0448

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM DALAM KECELAKAAN
BERUNTUN YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN**

Oleh:

YOGA PUTRA PRATAMA
NIM; 23011080

Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Tim Penguji

pada tanggal 13 Agustus 2025

TIM PENGUJI

Penguji I:

Dr. Siti Afiyah, S.H., M.H.

Penguji II:

Moh Hudi, S.H.M.H.

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum

Dr. Hj. SITI AFIYAH, S.H., M.H.

NIDN. 0713046503

ABSTRAK

Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas dan jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau harta benda. Kecelakaan beruntun adalah suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya yang melibatkan lebih dari dua kendaraan dalam waktu dan tempat yang sama dalam terjadinya kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kerusakan, kerugian pada pemiliknya (korban). Kasus kecelakaan beruntun yang kerap terjadi di kota Surabaya dimana selalu memakan korban jiwa membuat kita harus lebih berhati-hati lagi dalam berkendara serta memperhatikan kondisi kelayakan kendaraan kita sebelum melakukan perjalanan. Satlantas Polrestabes Surabaya memegang peranan penting dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya dengan mendatangi TKP (Tempat Kejadian Perkara) Kecelakaan Lalu Lintas dengan segera, menolong korban kecelakaan serta mengantarkannya ke Rumah Sakit, Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara dan mengamankan barang bukti, keterangan tersangka serta identitas tersangka untuk membantu proses penyidikan lebih lanjut. Adapun rumusan masalah yang akan dibahas ialah Bagaimana pengaturan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan beruntun dan bagaimana upaya penanggulangan oleh Satlantas Polrestabes Kota Surabaya terhadap tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan beruntun. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah dengan metode Yuridis Empiris, dimana metode Yuridis Empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Data yang digunakan adalah data primer yaitu data yang didapat dengan langsung dimana penulis melakukan wawancara ke Satlantas Polrestabes Surabaya. Faktor utama dalam kasus kecelakaan ialah faktor Human Error, faktor cuaca, faktor lingkungan dan faktor kelayakan kendaraan serta banyak pengendara yang tidak memakai kelengkapan berkendara sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) serta mengecek situasi kendaraan sebelum melakukan perjalanan. Hasil dari penelitian ini memuat beberapa gagasan atau teori yang saling berkaitan serta didukung oleh data dari sumber pustaka yang dapat dipertanggungjawabkan. Hasil dari penelitian ini Belum adanya Peraturan undang-undang yang mengatur tentang penjatuhan pidana terhadap pelaku kecelakaan beruntun dimana penyidik harus lebih teliti dalam menetapkan pelaku pidana serta menjatuhkan hukuman pidana. Dalam penjatuhan pidana polisi menerapkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009.

Kata kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Kecelakaan Beruntun, Kematian

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN (SKRIPSI)

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yoga Pratama Putra

Nomor Induk Mahasiswa : 23011080

Fakultas : HUKUM

Jurusan/Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa karya tulis ilmiah/Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri dan karya tulis ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan Program Strata Satu Ilmu Hukum (S.H.) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Darul ‘Ulum (UNISDA) Lamongan maupun Perguruan Tinggi lain. Semua keterangan, informasi atau bahan-bahan hukum yang dimuat dalam skripsi ini yang berasal dari penulis lain, baik yang dipublikasikan atau tidak, telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dalam *footnote* dan Daftar Pustaka, serta semua isi Skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggungjawab saya sebagai penulis.

Lamongan, 11 Agustus 2025

Saya,

YOGA PRATAMA PUTRA

NIM. 23011080

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT. atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Peranan Direktorat Reserse Narkotika Dalam Penanggulangan Tindak Pidana Narkotika Melalui Tindakan Preventif (Studi Penelitian Satuan Reserse Narkoba Polisi Daerah Jawa Timur)” dapat terselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Skripsi ini disusun untuk menyelesaikan studi strata 1 (satu) guna meraih gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Islam Darul Ulum Lamongan.

Dalam penyelesaian studi dan penelitian Skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan baik pengajaran, bimbingan, dan arahan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh sebab itu penulis menyampaikan ucapan terimakasih banyak kepada semua pihak yang telah membantu terselesainya Skripsi ini terutama kepada:

1. Bapak M. Hafidh Nashrullah, S.E., M.M., Rektor Universitas Islam Darul Ulum (UNISDA) Lamongan, yang telah memberi kesempatan kepada saya dalam menuntut ilmu di lembaga pendidikan ini.
2. Ibu Dr. Hj. Siti Afiyah, S.H., M.H., Dekan Fakultas Hukum UNISDA Lamongan, yang telah berkenan memberikan persetujuan untuk melakukan penelitian dan menulis skripsi ini.
3. Bapak M. Hudi, S.H., M.H., Ketua Jurusan/Program Studi ilmu Hukum, yang telah memberikan masukan terhadap judul skripsi yang saya ajukan.
4. Bapak Dr. Hj. Siti Afiyah, S.H., M.H., S.H., M.H, sebagai Pembimbing I Skripsi, yang telah menyempatkan waktu, mencurahkan tenaga dan pikirannya dengan memberikan arahan dan bimbingan kepada saya, sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan.
5. Bapak M. Hudi, S.H., M.H., selaku Pembimbing II Skripsi, yang telah memberikan saran, masukan dan petunjuknya yang bijak kepada saya hingga skripsi ini dapat saya selesaikan

6. Bapak-bapak dan Ibu-ibu Dosen Fakultas Hukum UNISDA yang telah memberikan ilmunya yang bermanfaat, serta staf administrasi akademik Fakultas Hukum yang telah memberikan pelayanan dengan baik sehingga saya berhasil menyusun skripsi ini.
7. Ayah dan ibu, serta keluarga besar saya dengan doa dan dukungan semangat telah menambah tekad saya untuk dapat menyelesaikan skripsi sesuai jadwal waktu yang telah ditentukan pihak lembaga.
8. Teman-teman seangkatan mahasiswa Fakultas Hukum Unisda (terutama teman-teman mahasiswa RPL) yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, yang selalu memberikan dukungan dan semangat kepada saya dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

Saya sadar sedar-sadarnya bahwa karya tulis (skripsi) ini masih terdapat banyak kekurangan baik mengenai teknik tata tulis maupun kontennya. Untuk itu, masukan, saran dan kritik yang konstruktif selalu saya harapkan sehingga karya ilmiah ini menjadi lebih baik. Mudah-mudahan skripsi ini dapat memberi manfaat bagi yang membacanya dan menambah khasanah perpustakaan Fakultas Hukum.

Waasalamualaikum wr. wb.

Lamongan, 11 Agustus 2025

Saya,

YOGA PRATAMA PUTRA

NIM. 23011080

DAFTAR ISI

Contents

COVER	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iv
ABSTRAK	v
PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN (SKRIPSI)	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian	8
1.4 Manfaat Penelitian	8
1.5 Orisinalitas Penelitian	9
1.6 Metode Penelitian	13
1.7 Sistematika Penulisan	16
BAB II PENGATURAN HUKUM TINDAK PIDANA KECELAKAAN BERUNTUN YANG MENYEBABKAN KEMATIAN	17
2.1 Pertanggung Jawaban Pidana	17
2.2 Kecelakaan Beruntun	22
BAB III UPAYA PENANGGULANGAN OLEH SATLANTAS POLRESTABES SURABAYA TERHADAP TINDAK PIDANA LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN BERUNTUN	25
3.1 Upaya Preventif	25
3.2 Upaya Represif	30
3.3 Kendala Polrestabes Surabaya Dalam Menanggulangi Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian	32
BAB IV PENUTUP	35

4.1 Kesimpulan	35
4.2 Saran.....	36
DAFTAR BACAAN.....	37

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi membuat mobilitas manusia dan barang dengan kendaraan bermotor berkembang begitu cepat. Hal ini berdampak pada meningkatnya frekuensi kecelakaan lalu lintas dengan korban pengemudi maupun masyarakat pemakai jalan. Kecelakaan lalu lintas meningkat secara eksponensial ketika ditemukan berbagai jenis kendaraan bermotor. Di negara berkembang seperti Indonesia, perkembangan ekonomi dan industri memberikan dampak kecelakaan lalu lintas yang cenderung semakin meningkat. Kasus kecelakaan lalu lintas merupakan keadaan serius yang menjadi masalah kesehatan di negara maju maupun berkembang.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan /atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas juga dapat dikatakan akhir dari sebuah kebanyakan pelanggaran lalu lintas yang kurang mengindahkan aturan lalu lintas sesuai undang-undang dan disebabkan kurangnya kesadaran masyarakat pengendara dalam mencari tahu arti dari rambu lalu lintas serta marka lalu lintas.

Data korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri) mencatat ada 100.028 kecelakaan lalu lintas (lakalantas) pada tahun 2020 di Indonesia. Jumlah ini turun 14% dari catatan tahun sebelumnya yang sebanyak 116.411 kasus. Korlantas polri juga mencatat ada 113.518 korban luka ringan akibat lakalantas pada tahun 2020 turun 45% dari 206.447 korban pada tahun 2019.

Sementara itu korban luka berat tercatat sebanyak 10.751 pada tahun 2020, turun 14% dari 12.475 pada tahun 2019. Kasus meninggal dunia akibat lakalantas tercatat

sebanyak 23.529 kasus pada tahun 2020, turun 8% dari tahun sebelumnya yang sebanyak 25.671 korban. Dengan begitu, rata rata korban meninggal dunia akibat lakalantas sebanyak 1.960 jiwa perbulan. Sementara rata rata korban meninggal dunia sebanyak 65 jiwa perhari atau 2-3 jiwa per jam.¹

Berdasarkan data yang dihimpun Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri) hingga Kamis, 4 November 2021, sudah terdapat 183 kecelakaan di 27 wilayah Kepolisian Daerah (Polda) di seluruh Indonesia. Sebagian besar terjadi di wilayah Polda Jawa Timur, yakni sebanyak 62 kasus kecelakaan atau 34% dari total kecelakaan yang tercatat. Jumlah kecelakaan tertinggi kedua terjadi di daerah Kepolisian Daerah (Polda) Jawa Tengah yakni sebanyak 35 kasus kecelakaan yaitu sekitar 10% dari kasus yang tercatat. Peringkat ketiga tertinggi kasus kecelakaan lalu lintas ialah di daerah Kepolisian Jawa Barat (Polda) Jawa Barat dimana jumlah kasus kecelakaan yang terjadi ialah sebanyak 16 kasus kecelakaan.²

Dalam kasus terjadinya kecelakaan khususnya Kota Surabaya, Satlantas Polrestabes Surabaya turut turun tangan dan mengambil andil dalam menangani kasus kecelakaan ini. Satuan polisi lalu lintas atau yang sering disebut dengan satlantas berperan penting dalam upaya penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi.³ Yang dimaksud dengan peranan adalah perilaku maupun tindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Surabaya dalam menangani kasus kecelakaan yang terjadi di kota Surabaya. Satlantas memegang peranan penting dalam menangani kasus kecelakaan lalu lintas khususnya unit laka (kecelakaan) dengan penanganan

¹ <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/08/jumlah-kecelakaan-lalu-lintasturun-14-pada-2020>

² <http://data.tempo.co/data/1253/korlantas-polri>

³ Gunawan, G. N. (2020). Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Mediasi Penal Pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Pasaman Barat. *UNES Journal of Swara Justisia*, 4(3), 286.

kecelakaan lalu lintas merupakan tindakan yang sangat penting karna selain menjadi tugas Satlantas dalam proses penanganan kecelakaan lalu lintas juga akan mempermudah korban kecelakaan untuk mendapatkan penanganan yang lebih baik dengan mendatangi TKP (Tempat Kejadian Perkara) Kecelakaan Lalu Lintas dengan segera, menolong korban kecelakaan serta mengantarkannya ke Rumah Sakit, Melakukan Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara dan mengamankan barang bukti, keterangan tersangka serta identitas tersangka untuk membantu proses penyidikan lebih lanjut.⁴

Kecelakaan sepeda motor yang tercatat pertama kali terjadi di New York pada tanggal 30 Mei 1896. Pada tanggal 17 Agustus tahun yang sama, tercatat terjadi kecelakaan yang menimpa pejalan kaki di London. Sejak saat itu, kecelakaan di seluruh dunia terus terjadi hingga jumlah kumulatif orang meninggal akibat kecelakaan tercatat 25 juta orang pada tahun 1997.⁵ Pada tahun 2002 saja tercatat 1,2 juta orang, Jumlah kecelakaan tidak merata untuk masing-masing wilayah dan negara. Hampir semua kejadian kecelakaan di dahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas.

Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan bahkan bisa berpura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk dan mengantuk. Masalah Lalu lintas sering kali diabaikan semua pihak. Misalnya kita lebih takut kepada terjadinya kejahatan dari pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Padahal masalah lalu lintas bila tidak dikelola dengan baik maka akibatnya fatal yaitu korban nyawa dan kerugian harta dalam jumlah besar. Nilai kerusakan hak milik

⁴Gegen Gerardus, 2022, Tindak Pidana Khusus, Yogyakarta: PUSTAKABARUPRESS, hal 23.

⁵ Zenial Marala Andi, Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan Raya, jurnal: hukum, Nomor 05, vol 4, 2015, hal 38.

dalam kecelakaan jauh lebih tinggi dibanding dengan hak milik yang rusak atau hilang akibat tindakan penjahat.⁶

Menurut Moeljatno, Hukum Pidana adalah bagian daripada keseluruhan hukum yang berlaku disuatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturanaturan untuk :

- a. Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tdiak boleh dilakukan, yang dilarang, disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barangsiapa melanggar larangan tersebut.
- b. Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
- c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut⁶

Hukum pidana adalah hukum yang mengatur perbuatan dan tindakan yang bertentangan dengan hukum sekaligus sanksi yang dikenakan kepada siapa saja yang melakukannya, sehingga dapat dikatakan bahwa hukum pidana memiliki fungsi ganda yakni sebagai sarana penanggulangan kejahatan dan sebagai sarana pengaturan tentang kontrol sosial baik secara spontan maupun secara tertulis oleh negara dengan alat perlengkapannya, yang mempunyai daya paksa untuk berlakunya dengan ancaman sanksi terhadap pelanggarnya. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga stabilitas keamanan dan ketertiban dalam masyarakat dari ancaman yang datang dari masyarakat itu sendiri, dalam bentuk kejahatan yang dapat menimbulkan keresahan, kebencian, dan rasa ketidakadilan. Yang disebut akibat adalah sanksi bersifat negatif sebagai pidana (hukuman). Pidana dalam sistem peradilan pidana menempati suatu posisi sentral yang berpuncak adanya putusan atau vonis hakim yang pada hakikatnya apabila dikaji dari perspektif teoritik dan praktik peradilan sering menimbulkan disparitas dalam hal pidanaan (*sentencing of disparity*).

⁶ Suwanda Reza, Analisis Kejadian Kejahatan Lalu Lintas di Kota Palembang 2008 -2009, Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat, Vol 2, Nomor 02 Juli 2011

Pasal 310 butir 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , berbunyi, "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 10.000.000" dan butir ke empat (4) "Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.00".⁷ Meskipun undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan di Indonesia namun masih banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi yang melanggar rambu rambu lalu lintas dimana mencerminkan betapa minimnya kesadaran pengendara motor maupun pengendara mobil di jalan raya. Seseorang yang sudah dapat mengendarai atau mengemudikan alat kendaraan bermotor maka dapat dianggap sebagai subyek hukum yang sudah dianggap cakap hukum, diantaranya telah memiliki usia dewasa, dan tidak dibawah pengampuan dalam mempertanggungjawabkan kesalahannya yang berisi sanksi atau hukuman. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati hati.⁸ Berhati hati pun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Kota Surabaya adalah kota terbesar kedua setelah kota Jakarta, dimana wilayahnya termasuk wilayah yang padat penduduk. Sebagai pusat kota dimana mayoritas penduduknya ialah berdagang dimana aktivitas ini otomatis membutuhkan sarana serta prasarana transportasi dalam mendukung kegiatan berbagai aktivitas

⁷ Pasal 1 ayat 1 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Yogyakarta : Laksana, 2019, hal.106

⁸ Harahap, A. P., Aiman, M., Ardi, U. S., Sukmawati, N., Putra, D. A., & Khusna, A. (2023). Penyelesaian Dan Pertanggungjawaban Hukum Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Tanjung Jabung Barat. *Jurnal Transparansi Hukum*, 6(2), 2613–9197

warga baik dalam perekonomian maupun kegiatan lainnya. Seperti contoh angkutan umum serta ojek online (grab, gojek, indriver) serta mobil angkutan barang. Sebagian warga juga beraktivitas menggunakan kendaraan pribadi atau kereta dengan alasan angkutan umum kurang efisien waktu dan sering ugal-ugalan dalam melajukan kendaraan.

Masalah Lalu lintas sering kali diabaikan semua pihak. Misalnya kita lebih takut kepada terjadinya kejahatan dari pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Padahal masalah lalu lintas bila tidak dikelola dengan baik maka akibatnya fatal yaitu korban nyawa dan kerugian harta dalam jumlah besar. Nilai kerusakan hak milik dalam kecelakaan jauh lebih tinggi dibanding dengan hak milik yang rusak atau hilang akibat tindakan penjahat.

Seorang korban luka berat akibat tabrakan beruntun di Jalan Kenjeran, Surabaya, Senin (23/12/2024), meninggal dunia pada Minggu (29/12/2024). Korban luka yang akhirnya meninggal dunia itu adalah, Stephanie Sanjaya (37). Saat kejadian, perempuan tersebut tengah mengemudi Honda Nissan Livina, nomor polisi L 1184 GM. Diketahui, kecelakaan maut yang terjadi setelah Mercedes-Benz yang dikemudikan Septian Uki Wijaya (38) menabrak penyapu jalan raya, Prasetya Ningsih (60) di Pakuwon City. Septian yang saat ini sedang mabuk berupaya kabur dan menyebabkan kecelakaan beruntun. Atas tindakannya tersebut, Septian dipersangkakan menggunakan Pasal 312 juncto 231 Nomor 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas atau peristiwa tabrak lari. Selain itu, hukumannya diperberat dengan Pasal 311 ayat 5 ayat 4 dan ayat 3 dan ayat 2 Juncto 106 ayat 1 Undang-Undang lalu lintas Nomor 22 Tahun 2009. Tersangka terancam hukuman maksimal 12 tahun penjara.⁹

Kecelakaan beruntun yang melibatkan mobil, motor, dan becak terjadi di Jalan Basuki Rahmat, Surabaya pada Kamis (2/1/2025) pagi. Satu orang meninggal dunia dalam insiden ini. Thio Andika Pratama petugas Command Center 112 Surabaya mengungkapkan, kabar mengenai insiden ini diterima pada Kamis pagi sekira pukul

⁹ <https://surabaya.kompas.com/read/2024/12/30/180627978/korban-meninggal-akibat-tabrakan-beruntun-di-kenjeran-surabaya-bertambah>

08.13 WIB. Selang tujuh menit, petugas tiba di lokasi. Petugas menyebut, ada tiga kendaraan yang terlibat dalam insiden ini. Pertama adalah mobil HRV yang dikemudikan laki-laki berinisial AZ (30) warga Sampang. Kemudian, motor Beat yang dikemudikan laki-laki berinisial MI (61) warga Bulak Cumpat Surabaya, dan penumpang perempuan berinisial T (31) warga Sutorejo, Surabaya. Kendaraan ketiga adalah becak yang dikemudikan laki-laki berinisial S (58) warga Kedung Anyar, Surabaya. Pengemudi becak meninggal dunia saat dirawat di rumah sakit.¹⁰

Masih banyak contoh kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia khususnya kota Surabaya, namun contoh diatas adalah beberapa kasus kecelakaan beruntun yang baru-baru ini terjadi di kota Surabaya. Faktor lain yang menjadi pemicu kecelakaan adalah Kemacetan yang terjadi pada jam-jam sibuk yang dimana lebih mendominasi pengendara melakukan pelanggaran dalam menggunakan ruang lalu lintas ditambah tidak adanya polisi yang bertugas mengatur lalu lintas. Pelanggaran yang muncul dan sering terjadi yaitu angkutan umum yang mengambil jalur lain dan nekat menerobos lampu merah dan diikutsertai juga oleh pengendara motor lainnya, pengendara sembarangan memutar arah tanpa menggunakan lampu sein dan tidak memperhatikan keadaan lalu lintas, berkendara sambil menggunakan hp dimana konsentrasi berkendara jadi kurang fokus, serta masih banyaknya pengendara yang belum memiliki SIM sebagai satu syarat sudah dapat mengemudikan kendaraan dan paling banyak yang ditemui adalah berkendara di bawah umur. Jadi tidak bisa dihindarkan sebuah pernyataan bahwa dengan adanya kemacetan malah menimbulkan pelanggaran lalu lintas serta dapat berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.¹¹

Jadi tidak bisa dihindarkan sebuah pernyataan bahwa dengan adanya kemacetan malah menimbulkan pelanggaran lalu lintas serta dapat berakibat terjadinya

¹⁰ <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/tabrakan-beruntun-di-jalan-basuki-rahmat-surabaya-satu-orang-meninggal-dunia/>

¹¹ Siregar, R. D., Mubarak, R., & Zulyadi, R. (2019). Peranan Kepolisian Dalam Penerapan Restoratif Justice Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polsek Deli Tua (Studi Kasus Polsek Delitua). *Juncto : Jurnal Ilmiah Hukum*, 1(2), 151 - 152.

kecelakaan lalu lintas. Kelalaian pengemudi dalam berlalu lintas pada dasarnya ialah program penegakan hukum bukan berorientasi mencari kesalahan pada pengguna jalan, melainkan lebih mengorientasikan kepada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pelanggar pengguna jalan itu sendiri, dimana banyak pengendara yang tidak memakai kelengkapan saat berkendara seperti helm, sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor, pelanggaran sim, kecepatan saat berkendara, melanggar rambu lalu lintas, marka jalan dan lainnya.¹²

Berdasarkan uraian diatas maka Penulis tertarik untuk mengambil penelitian dengan judul “PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM DALAM KECELAKAAN BERUNTUN YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN”

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Pengaturan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Beruntun Yang Menyebabkan Kematian?
2. Bagaimana Upaya Penanggulangan Oleh Satlantas Polrestabes Surabaya Terhadap Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kecelakaan Beruntun?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui Bagaimana Pengaturan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Beruntun Yang Menyebabkan Kematian.
2. Untuk mengetahui Bagaimana Upaya Penanggulangan Oleh Satlantas Polrestabes Surabaya Terhadap Tindak Pidana Kecelakaan Beruntun Yang Mengakibatkan Kematian Di Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Manfaat dari penulisan ini adalah untuk menambah ilmu pengetahuan hukum dan pengembangan ilmu hukum dalam penegakan hukum seadil-adilnya

¹² Publik, B. K. (2022, Maret 23). Angka Kecelakaan Masih Tinggi, Menhub : Kolaborasi Jadi Kunci Peningkatan Keselamatan Jalan. Retrieved September 24, 2022, from Dephub.go.id: <https://dephub.go.id/post/read/an-gka-kecelakaan-masih-tinggi,-menhub-kolaborasi-jadi-kunci>

khususnya dalam tindak pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Terjadi Di Indonesia, dan tulisan ini kiranya dapat menjadi pengembangan bagi penulis-penulis lain dengan kasus yang pernah dibahas di beberapa penulisan karya ilmiah dan dapat menjadi sumber untuk penulisan selanjutnya. Dengan dijalankannya penelitian ini diharapkan hasilnya dapat menjadi sumbangan evaluasi serta pemikiran bagi semua pihak yang berkepentingan terhadap masalah keamanan lalu lintas. Dan juga penulisan ini sebagai tugas akhir penulis untuk menyelesaikan studi S1 di bidang Ilmu Hukum.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis kiranya tulisan ini dapat menambah pengetahuan mengenai kasus kecelakaan lalu lintas secara beruntun yang terjadi khususnya di kota Kota Surabaya, serta mengetahui peraturan tindak Pidana terhadap pengemudi yang lalai dalam berkendara;
- b. Bagi Pemerintah kiranya tulisan ini dapat menjadi acuan dalam menangani kasus kecelakaan beruntun yang terjadi di kota Surabaya diwaktu yang mendatang sehingga mempermudah proses penyelidikan dan pemrosesan hukuman;
- c. Bagi Kepolisian khususnya tim penyidik dimana penemuan-penemuan dalam tulisan ini dapat mempermudah proses penyidikan dalam kasus kecelakaan beruntun yang terjadi sehingga dapat menyelesaikan proses ke ranah pidana dengan cepat;
- d. Bagi Masyarakat kiranya dapat menjadi pedoman apabila ada terjadi kasus kecelakaan beruntun di daerah tempat tinggal dan dapat menjelaskan secara rinci kejadian yang terjadi kepada polisi dan dapat membantu proses penyidikan polisi dengan cepat.

1.5 Orisinalitas Penelitian

Penulis mengkaji beberapa analisis hasil studi penelitian, yang menurut peneliti mempunyai relevansi dengan penelitian ini, sehingga dapat dilihat dari aspek keabsahan, orisinalitas, dan posisi penelitian.

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Yudi Elfaz	“Analisis Hukum Pidana Islam Terhadap Sanksi Ganti Rugi Bagi Korban Meninggal Pada Kecelakaan (Analisis Putusan PN Kendal NO.117/PID.B/2012/PN.KDL)”.	Sama dalam membahas pertanggung jawaban pidana terhadap kelalaian pengemudi yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain berdasarkan hukum pidana Islam dan hukum positif fokus penerapan ganti rugi melalui dua perspektif.	penelitian ini memberikan contoh beberapa putusan dengan studi kasus yang sama dan penerapan hukum oleh hakim hampir sama
2	Andika Bachtiar	“Pertanggung Jawaban Pidana Atas Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan	Pembahasan di Tinjauan umum. Tentang tindak pidana	Pemberatan pemidanaan tidak menolong korban dan

		Hilangnya Orang ” Lain (Analisis Putusan Nomor : 27/Pid.Sus/2016/PT. PAL) ” .	kecelakaan lalu lintas .	tidak melaporkan ke polisi terkait kejadian kecelakaan lalu lintas .
3	Hoppy Okta Diandra	“Pertanggung Jawaban Pidana Atas Kelalaian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Kasus Perkara Nomor 198/PID.SUS/2021/P N PBR) ” .	Membahas mengenai dalam penjatuhan pidana dan denda . D i kesampingkan melalui Restorative Justice	Penelitian ini fokus pendekatan persuasif hukum positif Indonesia dan hukum pidana Islam di dalam pemuhan hak -hak bagi korban meninggal akibat kelalaian pengendara motor .
4	Dika Andini Putri	“Pertimbangan Hakim Berdasarkan Nilai Keadilan Restoratif dalam	Secara intens membahas pemulihan hak - hak korban	Penelitian sebelumnya hanya terpaku kepada

		Memutus Perkara Tindak Pidana Karena Kelalaian Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Mengakibatkan Kematian Orang ”	dan menjawab atas dasar apa hakim meringkas sangat drastis pemidanaannya	korban tetapi bagaimana pelaku harus bisa memenuhi rasa pertanggung jawaban pidana .
--	--	---	---	--

Memiliki persamaan yaitu di dalam pembahasan. Mengenai bentuk pertanggung jawaban pidana terhadap kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain. Terdapat suatu perbedaan pada penelitian terdahulu sebagai berikut, di mana penelitian terlebih dahulu lebih menekankan kepada satu PUTUSAN PN KENDAL No.117/PID.B/2012/PN.KDL, mengenai bentuk pertanggungjawaban ganti rugi, di dalam perspektif hukum positif yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi mobil hingga mengakibatkan hilangnya nyawa Pengendara motor. Sedangkan penelitian sekarang lebih menekankan pada pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan beruntun yang mengakibatkan kematian. Persamaan yang ada di dalam objek penelitian adalah pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan yang mengakibatkan kematian, namun juga terdapat perbedaan yaitu ada penelitian tersebut hanya berfokus kepada penerapan hukum positif untuk menjawab pertanggungjawaban sanksi pidana dan hukuman pokok pidananya, di dalam penelitian ini sedang mengkaji terkait pertanggungjawaban hukum dalam kecelakaan beruntun yang mengakibatkan kematian.

1.6 Metode Penelitian

a. Tipe Penelitian Hukum

T. Hillway menyebutkan bahwa Penelitian adalah “Studi yang dilakukan seseorang melalui penyelidikan yang hati-hati dan sempurna terhadap suatu masalah, sehingga diperoleh pemecahan yang tepat terhadap masalah tersebut.”¹³ Penelitian ini dilakukan menggunakan metode Yuridis Empiris, dimana metode Yuridis Empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara in action pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Hasil dari penelitian ini memuat beberapa gagasan atau teori yang saling berkaitan serta didukung oleh data dari sumber pustaka yang dapat dipertanggungjawabkan.

b. Pendekatan

Sifat penelitian dalam penulisan ini menggunakan sifat penelitian deskriptif kualitatif. Deskriptif adalah suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi social yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Deskriptif kualitatif adalah Jenis penelitian yang menggambarkan kondisi apa adanya, tanpa memberi perlakuan atau manipulasi pada variable yang diteliti.

Jenis penelitian deskriptif kualitatif merupakan jenis penelitian dengan proses memperoleh data bersifat apa adanya. Penelitian ini lebih menekankan makna pada hasilnya. Alasan peneliti memilih jenis penelitian deskriptif kualitatif karena peneliti ingin mendeskripsikan keadaan yang akan diamati di lapangan dengan lebih spesifik, transparan, dan mendalam untuk memperoleh informasi tentang gambaran kasus Kecelakaan Lalu Lintas dan penerapan Pasal-Pasal dari peraturan perundang- undangan yang berlaku. Peroleh data

¹³ Hillway, T. (1956). Introduction to Research. Boston: Houghton Mifflin Company.

dianalisis dan dideskripsikan berdasarkan fakta-fakta untuk mendapatkan pemahaman dan jawaban atas masalah yang diteliti

c. Sumber Bahan Hukum

Jenis dan sumber data penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder.

- 1) Data primer akan diperoleh melalui wawancara dengan pihak terkait, seperti hakim, jaksa, dan ahli. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan pandangan mereka tentang proses pertanggungjawaban pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di Polrestabes Surabaya serta faktor-faktor sosial yang mempengaruhi proses hukum tersebut.
- 2) Data sekunder akan diperoleh dari tiga bahan yaitu bahan hukum primer, sekunder, dan tersier :
 - a) Bahan hukum primer
 - (1) Bahan hukum primer terdiri dari putusan hakim, Undang-Undang dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas dan pertanggungjawaban pidana. Bahan hukum primer penelitian ini yaitu Undang-Undang Dasar 1945
 - (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - (3) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas
 - (4) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
 - (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2002 tentang Kepolisian
 - (6) Peraturan Kepolisian Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.
 - b) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder terdiri dari buku, jurnal, dan artikel yang membahas tentang kecelakaan lalu lintas dan

pertanggungjawaban pidana.

c) Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum penunjang yang terdiri dari Kamus Bahasa Indonesia, ensiklopedia, dan bahan-bahan lain yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder

d. Prosedur Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, penulis melakukan teknik pengumpulan data, sebagai berikut:

- 1) Penelitian Kepustakaan (Library Research) yaitu teknik penelitian yang dilakukan berdasarkan sumber bacaan yang dikumpulkan penulis, yaitu berupa undang-undang, buku-buku yang memuat sumber dari penelitian ini, penelitian ilmiah, artikel ilmiah, media massa, dan jurnal hukum yang berhubungan dengan materi yang dibahas dalam proposal skripsi ini. Dalam penelitian mengandung data primer dan data sekunder. Data sekunder ini didapat dari berbagai macam sumber referensi seperti bahan hukum primer, bahan hukum tersier dan bahan hukum sekunder.
- 2) Penelitian Lapangan (Field Research) dan observasi yaitu melakukan wawancara. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara langsung dengan Personil Satlantas Polrestabes Surabaya bagian Unit Laka.

e. Analisis Bahan Hukum

Metode analisis data menjelaskan model analisis atau perspektif tertentu yang dipakai dalam mendeskripsikan dan menginterpretasikan temuan penelitian. Model analisis yang penulis gunakan pada metode penelitian kualitatif ini adalah model analisis wacana. Analisis wacana merupakan salah satu cara mempelajari makna pesan sebagai alternatif lain akibat keterbatasan dari analisis isi. Secara teoritis memiliki prinsip yang hampir sama dengan beberapa pendekatan metodologis, seperti analisis struktural, pendekatan dekonstruksionisme, interaksi simbolis dan hermeneutika, yang semuanya lebih

menekankan pada pengungkapan makna yang tersembunyi. Pada penelitian ini penulis mengungkapkan makna dari data yang penulis temukan baik berupa teori, konsep maupun istilah lainnya, sehingga dianalisis dan dijadikan sebagai bahan studi penelitian yang penulis tulis.

1.7 Pertanggungjawaban Sistematika

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini penulis akan menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, originalitas penelitian, Metode penelitian (Tipe penelitian, pendekatan, sumber bahan hukum, prosedur pengumpulan bahan hukum dan analisis bahan hukum).

BAB II Pengaturan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Beruntun Yang Menyebabkan Kematian

Berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan pengaturan tentang pengaturan hukum tindak pidana kecelakaan beruntun yang menyebabkan kematian

BAB III Upaya penanggulangan Oleh Satlantas Polrestabes Surabaya Terhadap Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian

Berisi tentang hasil penelitian dan pembahasan penanggulangan oleh satlantas Polrestabes Surabaya Terhadap Tindak Pidana lalu lintas yang mengakibatkan kematian

BAB IV PENUTUP

Berisi tentang uraian penutup dari pembahasan dari bab-bab sebelumnya dan mengemukakan kesimpulan dan saran.

BAB II
PENGATURAN HUKUM TINDAK PIDANA KECELAKAAN BERUNTUN
YANG MENYEBABKAN KEMATIAN

2.1 Pertanggung Jawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana adalah sebuah bentuk tanggung jawab dari seseorang yang menentukan dibebaskannya seseorang atau dipidanya karena suatu hal kejahatan yang diperbuat olehnya. S.R. Sianturi mengatakan bahwa: “dalam bahasa asing pertanggungjawaban pidana disebut sebagai *toerekenbaarheid*, *criminal responsibility*, *criminal liability*. Pertanggungjawaban pidana adalah sebuah bentuk tanggung jawab dari seseorang yang menentukan dibebaskannya seseorang atau dipidanya karena suatu hal kejahatan yang diperbuat olehnya. Diutarakan bahwa pertanggung jawaban pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka / terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana (*crime*) yang terjadi atau tidak”.¹⁴ Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UU LLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.

Kesalahan pengemudi kendaraan yang melakukan kelalaian yang mengakibatkan kematian dapat dikatakan bahwa orang itu telah melakukan tindak pidana. Berkaitan dengan masalah ini unsur kealpaan memainkan peranan penting, masalah-masalah kealpaan pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) telah diatur dalam Bab XXI dari buku II yang dimulai dari Pasal 359 sampai dengan pasal 361. Sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan yang karena kealpaannya menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 KUHP, yakni: “Barangsiapa karena kealpaannya

¹⁴ S.R. Sianturi, Op-Cit, hal. 250

menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.¹⁵

R. Soesilo dalam penjelasannya mengatakan bahwa: “matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang hati-hati atau lalainya terdakwa”.¹⁶ Dengan demikian, bahwa yang menjadi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian ialah pengemudi kendaraan karena tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum. Sifat melawan hukum tersebut memperlihatkan kesalahan dari pengemudi kendaraan yang berbentuk kealpaan/kelalaian atau dengan kata lain tindakan tersebut tercela dan pelaku menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.

Dalam penjelasan mengenai perubahan Pasal 359 KUHP bahwa sudah lama dirasakan perlu adanya tindakan tegas terhadap keteledoran orang yang menyebabkan matinya orang lain, teristimewa pengemudi kendaraan, yang karena kelalaian atau sifatnya kurang mengindahkan nilai jiwa sesama manusia, menyebabkan terjadi kecelakaan-kecelakaan lalu lintas berupa tubrukan, terjerumusny kendaraan dalam jurang atau kali, atau tergulingnya kendaraan karena terlampaui banyaknya muatan berupa barang atau karena putus asanya atau kebakaran karena kurang perawatan atau penelitian sebelum mengemudi kendaraan yang semuanya itu mengakibatkan korban jiwa.

Pasal 230 undang-undang no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan “Perkara kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan Dalam Rancangan KUHP Nasional, telah diatur tentang tujuan penjatuhan pidana, yaitu:

¹⁵ Moeljatno, Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP), PT. Bumi Aksara, Jakarta, 1983, hal. 127

¹⁶ R. Soesilo, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta KomentarKomentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal, Politea Bogor, 1988, hal, 248

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakan norma hukum demi pengayoman masyarakat
2. Mengadakan koreksi terhadap terpidana dan dengan demikian menjadikannya orang yang baik dan berguna,
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat, Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Oleh karena itu kealpaan atau kelalaian dalam tindak pidana lalu lintas yang mengakibatkan kematian sebagai sifat melawan hukum harus tetap ada karena hakekat delik kealpaan adalah kelalaian itu sendiri. Demikian pula harus diukur sejauh mana pengemudi kendaraan telah benar-benar waspada dan hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya. Tetapi yang menjadi pertanyaan bahwa: “pengemudi kendaraan tidak akan berbuat, seandainya ia mengetahui akibat yang akan timbul”. Pengemudi kendaraan sadar akan resiko tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi.

Undang undang no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat ketentuan-ketentuan pidana yang tinggi, diantaranya pasal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah Pasal 310 ayat (3) yang menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dengan pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Sedangkan ayat (4) dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Berbeda dengan Pasal 311 Undang undang no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

- a. Setiap orang dengan sengaja mengemudikan kendaraannya bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah)
- b. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah)
- c. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00 (delapan juta rupiah)
- d. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah)
- e. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Dalam konsep RUU KUHP 1999-2000, kesalahan dalam bentuk kelalaian atau culpa masih tetap ada. Dalam konsep RUU KUHP mengenai Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana seperti sekarang ini dipadatkan dalam satu pasal yakni Pasal 489, meskipun hanya satu pasal namun mengenai substansi yang diatur lebih luas. Menyangkut culpa dalam konsep RUU KUHP 1999-2000 dicantumkan culpa in causa. Pasal 52 RUU

KUHP 1999-2000 berbunyi: “seseorang melakukan tindak pidana tidak dibebaskan dari pertanggungjawaban pidana berdasarkan alasan penghapusan pidana, jika orang tersebut patut dipersalahkan sebagai penyebab terjadinya keadaan yang dapat menjadi alasan penghapus pidana tersebut”. Dalam penjelasannya Pasal 52 tersebut dikatakan ketentuan memuat asas “culpa in causa” yang merupakan salah satu asas.

Menurut asas “culpa in causa” seseorang tidak patut berlindung pada alasan penghapus pidana, terhadap perbuatan atau keadaan yang sebagaimana seseorang patut dicela perlu dilihat dari kasus berdasarkan nilai moral dan sosial yang berlaku. Ancaman hukuman paling lama lima tahun penjara atau kurungan paling lama satu tahun dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hakim sering menjatuhkan hukuman terlalu ringan terhadap terdakwa, seperti misalnya terdakwa hanya dijatuhi pidana penjara satu tahun, sehingga terdakwa tidak menjadi jera dan para pengemudi kendaraan lain pun tidak menjadi takut dan tidak lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan sehingga masih banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian. Seperti kasus-kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sampai diperiksa di tingkat pengadilan, pernah ditemui seorang pengemudi kendaraan dihukum delapan bulan penjara. Hal ini tentu sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hukuman yang dijalani sebenarnya tidak sebanding dengan perbuatannya dan derita yang dialami keluarga korban seumur hidup.

Padahal secara yuridis tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 KUHP dengan ancaman hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun dimaksudkan untuk mencegah terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan akan menimbulkan tekanan psikologis kepada para pengemudi kendaraan lainnya agar takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas

2.2 Kecelakaan Beruntun

Menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.¹⁷ Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh kelalaian si pengemudi yang menyebabkan hilangnya kendali berkendara, atau dapat juga disebabkan oleh kondisi kendaraan yang kurang mendukung seperti contohnya adalah rem blong karena kurangnya perawatan terhadap kendaraan. Dalam peristiwa kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan, sehingga apabila terdapat cukup bukti ada unsur kesengajaan maka peristiwa tersebut tidak dapat dianggap sebagai kasus kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor pada satu ruas jalan yang mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa. Berikut ada beberapa macam-macam kecelakaan yang terdapat dalam Pasal 229 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni:

1. Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
 - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
2. Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

¹⁷ Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1 angka 24

3. Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidaklayakan jalan dan/atau lingkungan.¹⁸

Beruntun menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KKBI) adalah runtun, beruntun atau berturut-turut. Kecelakaan beruntun adalah suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya yang melibatkan lebih dari dua kendaraan dalam waktu dan tempat yang sama dalam terjadinya kecelakaan yang menyebabkan cedera atau kerusakan, kerugian pada pemilikinya (korban). Kecelakaan ini terjadi tanpa diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan lain atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.¹⁹

Faktor terjadinya kecelakaan ini ialah bisa karena kelalaian pengemudi atau kerusakan pada kendaraan yang mengalami rem blong sehingga si pengemudi kehilangan kendali dan tidak dapat mengendalikan kendaraan dengan baik sehingga ia menabrak apapun yang ada didepannya. Kecelakaan beruntun terjadi karna pengemudi yang lain tidak dapat mengelakkan kecelakaan yang terjadi didepannya atau dibelakangnya. Kasus kecelakaan beruntun sangat sulit diminimalisir dan cenderung meningkat seiring pertambahan Panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaran sehingga sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya suatu kecelakaan beruntun yang

¹⁸ Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 229.

¹⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 24

pastinya lebih banyak menyebabkan kerugian harta benda, cedera, bahkan sampai menelan korban jiwa yang lebih banyak.

BAB III

**UPAYA PENANGGULANGAN OLEH SATLANTAS POLRESTABES
SURABAYA TERHADAP TINDAK PIDANA LALU LINTAS YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN BERUNTUN**

Setelah melakukan penelitian dan mengumpulkan seluruh data dengan observasi dan wawancara mendalam. Dapat diketahui bahwa sebagian polsek dibawah Polrestabes belum melakukan kegiatan preventif dan represif dengan baik.

3.1 Upaya Preventif

Diketahui bahwa kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas kurang sehingga sebagai upaya preventif Satlantas Polrestabes Surabaya mengadakan beberapa kegiatan antara lain:

1. Pengaturan Lalu Lintas

Kegiatan pengaturan lalu lintas ini dilakukan setiap hari dan secara bergiliran oleh anggota kepolisian untuk mengatasi kemacetan dan kecelakaan beruntun yang terjadi dalam wilayah Polrestabes Surabaya. Kegiatan yang dilakukan adalah mengatur jalur yang rawan pelanggaran dan berjaga pada jalan putar balik yang berpotensi mengalami pelanggaran lalu lintas.

2. Penjagaan Lalu Lintas

Hal ini dilakukan dengan cara dibangunnya pos-pos penjagaan dan ditempatkan beberapa anggota kepolisian lalu lintas untuk menjaga daerahnya masing-masing. Pos penjagaan digolongkan menjadi pos penjagaan lalu lintas tetap, pos penjagaan lalu lintas sementara, dan pos penjagaan lalu lintas yang diperkuat. Pos penjagaan lalu lintas tetap atau tempat tertentu yang di lengkapi dengan atau tanpa alat pengendali isyarat lalu lintas, yang dinilai memiliki kerawanan lalu lintas yang bersifat sebagai potensi gangguan dan atau ambang gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk mendapatkan pengawasan atau penjagaan secara terus- menerus oleh petugas. Pos penjagaan lalu lintas

sementara dilakukan di tempat tertentu yang memiliki kerawanan lalu lintas pada jam rawan (peak hours) yang bersifat sebagai potensi gangguan dan atau ambang gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, untuk mendapat pengawasan atau penjagaan pada waktu adanya kepadatan atau kesemrawutan lalu lintas. Pos penjagaan lalu lintas yang diperkuat dilakukan di tempat tertentu yang di lengkapi dengan atau tanpa alat pengendali isyarat lalu lintas, yang dinilai memiliki kerawanan lalu lintas yang bersifat sebagai gangguan nyata keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk mendapatkan pengawasan atau penjagaan secara terus-menerus oleh petugas Polri dengan kekuatan personil yang ditambah pada saat diperlukan untuk mengantisipasi situasi dan kondisi di jalan. Selain itu juga terdapat beberapa anggota yang berjaga dan mengatur lalu lintas pada jam-jam tertentu sebagai pengatur kemacetan lalu lintas yang terjadi khususnya di wilayah Surabaya.

3. Sosialisasi Atau Kampanye

Kegiatan sosialisasi dan kampanye ini biasanya dilakukan dalam waktu 3 bulan sekali sebagai pengenalan dan pemahaman tentang berlalu lintas yang baik. Selain itu untuk mensosialisasikan program-program seperti penyalaan lampu disiang hari biasanya dilakukan dengan cara beberapa anggota kepolisian memakai tulisan dada dan berdiri di rambu-rambu lalu lintas agar pengendara bias melihat dengan jelas.

Ada juga beberapa program baru yang diperkenalkan pada masyarakat antara lain:

a. Kanalisasi Lajur Kiri (Kalkir)

Kanalisasi lajur kiri diperuntukan untuk pengendara roda dua dengan tujuan untuk mencegah pelanggaran dan laka lantas. Sampai saat ini penerapan kalkir hanya dibeberapa simpul-simpul tertentu. Bentuk pelanggaran jika tidak ada kalkir salah satunya melanggar marka jalan atau rambu lalu lintas. Karena jika tidak ada kalkir akan terjadi

kesemrawutan dan menimbulkan lebih banyak pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan beruntun.

- b. Jangan Menerobos Dan Menghambat Di Lampu Merah (Jembatan Merah)

Dengan adanya program jembatan merah ini diharapkan akan mengurangi pelanggaran yang mengakibatkan kecelakaan beruntun dan laka lantas. Bentuk pencegahannya adalah dengan menempatkan petugas di setiap traffic light.

- c. Surabaya Taat Marka Jalan (STMJ)

Penerapan dari program ini adalah dengan cara menempatkan beberapa petugas berdiri sejajar disepanjang marka seperti halnya setiap pagi dilaksanakan di jalan ahmad yani tepatnya didepan royal plaza setiap pagi hari pukul 06-08 kecuali hari minggu.

- d. Kendaraanku Sehat dan Lengkap (Sluman,Slumun, Slamet, Ransel)

Program ini dilaksanakan ketika petugas melaksanakan oprasi atau razia kendaraan. Kegiatan ini dilaksanakan untuk mencegah kecelakaan beruntun lalu lintas danantisipasi curanmor. Maksud dari kendaraan sehat adalah kendaraan yang mempunyai standar kelengkapan, sedangkan yang dimaksud kendaraan lengkap adalah kendaraan yang memiliki dokumen atau surat-surat yang sah (STNK).

- e. One School One Police

Program ini diwujudkan dengan mengundang kapolsek untuk menjadi pembina upacara bendera dengan dibantu anggotanya khususnya anggota satlantas untuk mempraktekan gerakan lalu lintas setiap hari senin pada awal bulan untuk memberikan sosialisasi. Dengan adanya sosialisasi ini kegiatan PKS disekolah semakin meningkat dan membantu pihak kepolisian untuk mengatur arus lalu lintas didepan sekolah mereka masing-masing.

- f. Cangkrukan Lantas

Kegiatan ini dilakukan dengan cara mengundang atau mendatangkan petugas kepolisian dan pejabat kecamatan pada saat acara tertentu. Seperti contohnya acara pengajian yang diadakan oleh Karang Taruna. Program ini ditujukan untuk pendekatan terhadap masyarakat agar memahami pentingnya peraturan lalu lintas.

- g. Peningkatan giat rekayasa lalu lintas berupa perbaikan atau penyempurnaan marka jalan atau rambu-rambu lalu lintas serta sistem pengaturan arus lalu lintas yang dilakukan dengan mengadakan contra flow yaitu memisahkan lajur antara kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Hal ini di tujukan agar laju lalu lintas tidak mengalami kemacetan yang parah yang akan mengakibatkan pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan beruntun yang dilakukan oleh pengguna jalan. Seperti hanya pelanggaran terhadap marka jalan dan pengguna jalan cenderung menggunakan fasilitas jalan yang bukan seharusnya di lewati oleh pengguna jalan. Dapat dicontohkan sepeda motor yang melewati trotoar yang seharusnya diperuntukan untuk pejalan kaki tetapi digunakan oleh pengendara sepeda motor.
- h. Meningkatkan kegiatan peraturan, penjagaan, pengawalan patroli (Turjawali) terutama di daerah rawan pelanggaran dan rawan kecelakaan. Kegiatan ini biasanya dilakukan oleh beberapa anggota kepolisian dengan menggunakan mobil patroli untuk berkeliling di wilayah daerah hukum masing-masing.

Berikut ini adalah upaya preventif yang sudah dilaksanakan:

1. Pengaturan lalu lintas yang telah dilakukan setiap hari dan secara bergiliran oleh anggota kepolisian dalam wilayah hukum Polrestabes Surabaya.
2. Peningkatan giat rekayasa lalu lintas berupa perbaikan marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas serta pengaturan arus lalu lintas dengan mengadakan contra flow dengan memisahkan lajur antara kendaraan beroda dua dan beroda empat.

3. Kegiatan turjawali yang dilaksanakan pihak kepolisian dengan menggunakan mobil patroli untuk berkeliling di wilayah daerah hukum masing-masing.
4. Beberapa kegiatan sosialisasi seperti penyalaan lampu pada waktu siang hari dengan cara anggota kepolisian memakai tulisan dada dan berdiri di rambu-rambu lalu lintas, melakukan kalkir dengan cara menempatkan kendaraan beroda dua di lajur kiri dan kendaraan roda empat di lajur kanan, dan cangkrukan lalu lintas dengan cara melakukan sosialisasi ke kelurahankelurahan di seluruh surabaya.

Beberapa kegiatan preventif yang belum dilaksanakan adalah sebagai berikut:

1. Penjagaan lalu lintas berupa pembangunan pos-pos lalu lintas yang ditempatkan pada daerah yang rawan terjadi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti pos polisi di sekitar pasar wonokromo.
2. Kegiatan sosialisasi berupa penyuluhan dan pengenalan rambu-rambu lalu lintas kepada masyarakat dan penyuluhan ke sekolah-sekolah dan juga instansi pendidikan yang lain seperti One School One Police serta STMJ (Surabaya Taat Marka Jalan).
3. Belum diadakanya beberapa kegiatan preventif yang telah direncanakan dikarenakan kurangnya anggaran dana yang dibutuhkan untuk melakukan pembangunan pos-pos di daerah yang rawan pelanggaran lalu lintas, pengadaan alat-alat peraga ramburambu dan marka yang digunakan pihak kepolisian dalam sosialisasi kepada masyarakat dan pemberian intensif gaji yang tidak memadai kepada anggota kepolisian serta tidak didukung dengan fasilitas sarana prasarana yang memadai untuk melakukan sosialisasi ke sekolah dan instansi pendidikan yang lain. Masih rendahnya kemampuan para anggota kepolisian dalam penguasaan teknologi komputer untuk menunjang sosialisasi yang dilakukan dengan menggunakan media elektronik pada sekolah atau instansi tertentu. Selain itu juga kurangnya personil yang dimiliki oleh pihak kepolisian di masing-masing polsek yang

ada untuk menjaga daerah yang rawan terjadi kecelakaan. Sementara dari masyarakat sendiri kurangnya kesadaran terhadap pengetahuan rambu-rambu dan tata tertib lalu lintas sangat berpengaruh dalam menunjang terlaksanakannya program-program kepolisian khususnya untuk keselamatan diri sendiri dan orang lain.

3.2 Upaya Represif

Adapun kegiatan Sat Lantas Polrestabes Surabaya dalam menaggulangi kecelakaan beruntun dengan cara represif adalah sebagai berikut:

1. Tilang

Pemberian tilang dilakukan setiap hari kepada masyarakat yang melanggar peraturan lalu lintas baik pelanggaran surat-surat kendaraan, kelengkapan kendaraan dan marka jalan.

2. Penyitaan

Penyitaan dilakukan apabila pengendara kendaraan tidak dilengkapi dengan surat-surat kendaraan dan tidak memiliki surat izin mengemudi. Misalnya pengendara sepeda motor pada waktu terjaring razia patuh dan tidak membawa atau mempunyai suratsurat kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi maka sepeda motornya akan disita. Sebelum pelanggar mengambil kendaraan yang telah disita oleh petugas kepolisian, pelanggar wajib menghadiri sidang tilang di pengadilan negeri. Setelah melaksanakan persidangan di pengadilan negeri pelanggar bisa mengambil kendaraan yang telah disita oleh petugas kepolisian dengan membawa dokumen atau surat yang sah. Apabila dokumen atau surat tidak sah dengan kata lain masa berlaku surat telah habis kendaraan yang telah disita belum bisa diambil sebelum pelanggar memperpanjang masa berlaku surat kendaraan.

3. Teguran

Teguran ini dilakukan kepada pelanggar yang berjanji tidak akan melakukan pelanggaran lagi dengan cara membuat surat pernyataan tertulis tidak akan melakukan pelanggaran lagi atau pemanggilan terhadap orang

tua terhadap pelanggar yang masih dibawah umur. Kegiatan ini biasa dilakukan setiap malam minggu di daerah-daerah yang rawan pelanggaran lalu lintas yaitu dengan menggelar operasi patuh.

Sementara itu kegiatan represif yang sudah dilaksanakan dan berjalan baik adalah sebagai berikut:

1. Tilang yang dilakukan pada saat diadakannya operasi atau razia lalu lintas oleh pihak kepolisian dan penilangan yang dilakukan setiap hari kepada masyarakat yang melanggar peraturan lalu lintas. Satu set tilang terdiri dari lima lembar kertas tilang mulai dari warna merah, biru, hijau, kuning dan putih. Tilang warna merah ditujukan bagi pelanggar untuk hadir sidang di pengadilan negeri sesuai tanggal sidang yang sudah ditentukan oleh petugas. Apabila pelanggar tidak bisa menghadiri sidang untuk berkas tilang dilimpahkan ke kejaksaan negeri sehingga pelanggar bisa mengambil di kejaksaan negeri. Lembar biru prosedurnya adalah pelanggar menitipkan denda pelanggaran lalu lintas di bank, sementara Bank yang ditunjuk adalah Bank BRI jalan Rajawali. Denda yang dititipkan di bank adalah denda maksimal sesuai dengan jenis pelanggaran dan jenis kendaraan. Tilang lembar hijau difungsikan untuk dijadikan arsip bagi pengadilan negeri. Tilang lembar kuning dikembalikan kepada petugas kepolisian setelah sidang tilang dilaksanakan dan nantinya akan dijadikan sebagai arsip bagi kepolisian, tilang lembar putih difungsikan sebagai arsip bagi kejaksaan negeri.
2. Teguran kepada setiap pelanggar lalu lintas khususnya yang masih di bawah umur dan pada kondisi-kondisi tertentu bagi pengendara berkebutuhan khusus. Blanko teguran sendiri terdiri dari dua lembar yang berwarna biru dan kuning. Lembar biru diperuntukan untuk pengendara yang melanggar peraturan lalu lintas dan tidak perlu hadir sidang di pengadilan negeri karena ini hanya bersifat teguran atau peringatan, jadi tidak untuk disidangkan. Sedangkan untuk lembar warna kuning diperuntukan untuk kepolisian sebagai arsip. Sedangkan kegiatan represif yang belum dilaksanakan dengan baik oleh

pihak kepolisian adalah penyitaan terhadap barang bukti pelanggaran berupa sepeda motor atau mobil yang digunakan dalam melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal ini karena masih ada beberapa oknum kepolisian yang tidak mematuhi aturan dalam menjalani tugas dilapangan sesuai dengan tugasnya yaitu dengan cara mengajukan penawaran damai yang diajukan kepada pihak pelanggar. Selain itu masih banyaknya sistem kekeluargaan yang dilakukan oleh masing-masing oknum aparat jika saudara atau keluarganya melakukan pelanggaran. Beberapa kegiatan preventif dan represif yang telah direncanakan belum berjalan dengan baik.

3.3 Kendala Polrestabes Surabaya Dalam Menanggulangi Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian

Dalam pelaksanaan upaya menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pihak kepolisian juga mempunyai beberapa kendala yang dialami. Antara lain :

1. Faktor internal Yang dimaksud dengan faktor internal adalah faktor yang berasal dari kepolisian itu sendiri. Diantaranya adalah :
 - a. Dalam penegakan hukum pelanggaran lalu lintas pihak kepolisian terkendala pada jumlah personil yang dimiliki. Ini dibuktikan dengan masih banyaknya titik-titik rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang belum terjaga oleh petugas satlantas. Karena daerah yang diprioritaskan adalah jalan protokol seperti daerah akses keluar masuknya kota seperti Bundaran Waru. Selain itu petugas satlantas tidak hanya ditugaskan untuk menjaga dan mengatur lalu lintas tetapi juga mengamankan kegiatan masyarakat yang di Surabaya seperti contohnya demo.
 - b. Jumlah kendaraan patroli yang terbatas untuk melakukan kegiatan penegakan pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Kondisi ini disebabkan karena banyaknya permintaan pengawalan dari instansi lain. Sehingga kendaraan untuk berpatroli menjadi berkurang dan menyebabkan patroli tidak maksimal. Selain itu alat komunikasi yang disediakan juga

terbatas. Hal ini menyebabkan upaya menanggulangi pelanggaran lalu lintas kurang maksimal.

- c. Adanya oknum aparat yang nakal atau mau menerima suap dan kurang patuh dalam mematuhi peraturan. Hal ini disebabkan karena mereka merasa mempunyai kewenangan untuk melakukan penyimpangan yang seharusnya tidak dilakukan.
- d. Dana yang dibutuhkan untuk operasional yang bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban kelancaran lalu lintas dan rekayasa lalu lintas kurang. Kondisi ini dibuktikan dengan ketidak sesuaian kebutuhan pelaksanaan tugas dilapangan yang cukup padat. Seperti contohnya subsidi BBM untuk melakukan kegiatan anggota lalu lintas dilapangan sangat kurang.

2. Faktor eksternal

Faktor eksternal atau faktor dari luar yang dihadapi oleh pihak kepolisian dalam melaksanakan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas adalah kesadaran masyarakat yang masih rendah terhadap pengetahuan rambu-rambu lalu lintas dan tata tertib berlalu lintas serta pemahaman tentang keselamatan dan keamanan dalam berkendara di jalan. Tidak hanya itu kedisiplinan masyarakat dalam mengemudi kendaraan masih sangat rendah dikarenakan mendahulukan kepentingan mereka sendiri.

Kegiatan-kegiatan tersebut masih mempunyai beberapa kesulitan atau kendala yang menghambat upaya penanggulangan pelanggaran yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Surabaya. Kendala-kendala tersebut adalah:

1. Kurangnya jumlah personil yang dimiliki oleh pihak kepolisian di masing-masing polsek yang ada. Ini dibuktikan dengan masih banyaknya titik-titik rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas yang belum terjaga oleh petugas satlantas. Karena daerah yang diprioritaskan adalah jalan protokol seperti daerah akses keluar masuknya kota seperti Bundaran Waru. Selain itu petugas satlantas tidak hanya ditugaskan untuk menjaga dan mengatur lalu

lintas tetapi juga mengamankan kegiatan masyarakat yang di Surabaya seperti contohnya demo.

2. Adanya oknum kepolisian yang kurang patuh terhadap aturan dengan masih adanya sistem damai atau suap. Hal ini disebabkan karena mereka merasa mempunyai kewenangan untuk melakukan penyimpangan yang seharusnya tidak dilakukan. Dengan adanya hal seperti ini pihak kepolisian sudah menyerahkan sepenuhnya kepada PROPAM POLDA JATIM untuk membina dan menyelenggarakan fungsi pertanggungjawaban profesi dan pengamanan internal termasuk penegakan disiplin dan ketertiban dilingkungan POLRI dan pelayanan pengaduan masyarakat tentang adanya penyimpangan tindakan anggota/pns POLRI.
3. Kurangnya anggaran dana yang dibutuhkan untuk melakukan semua kegiatan yang telah direncanakan. Kondisi ini dibuktikan dengan ketidaksesuaian kebutuhan pelaksanaan tugas dilapangan yang cukup padat. Seperti contohnya subsidi BBM untuk melakukan kegiatan anggota lalu lintas dilapangan sangat kurang. Seperti contohnya pihak Satlantas diberikan subsidi BBM 40 liter/bulan, sedangkan BBM yang dibutuhkan melebihi dari apa yang dianggarkan. Hal ini menyebabkan kegiatan Satlantas Polrestabes Surabaya tidak bisa melakukan kegiatan seperti yang seharusnya dilakukan. Untuk permasalahan ini sebenarnya sudah ditindak lanjuti oleh bagian yang terkait tetapi belum mendapat persetujuan dari Atasan. Selain itu juga ditunjukkan dengan meningkatnya angka pelanggaran dan kecelakaan yang terjadi di wilayah masingmasing khususnya dan wilayah Surabaya umumnya.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Adapun yang menjadi kesimpulan dalam penulisan ini adalah:

1. Pengaturan tentang kecelakaan lalu lintas ini sudah diatur dalam undangundang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana Pertanggungjawaban pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka/terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana (crime) yang terjadi atau tidak. Kecelakaan lalu lintas beruntun yang terjadi membuat pihak Kepolisian khususnya bagian Laka Lantas harus lebih teliti dalam menetapkan pelaku pidana serta menjatuhkan hukuman pidana terhadap pelaku penyebab kecelakaan tersebut. Kecelakaan beruntun juga sering terjadi akibat kelalaian si pengemudi kendaraan yang pertama kali menyebabkan kecelakaan beruntun tersebut terjadi. Untuk menentukan pelaku pidana yang menyebabkan kecelakaan tersebut terjadi maka penyidik harus melakukan tindakan pertama pada saat ditempat kejadian serta mencari keterangan dan barang bukti
2. Upaya Polrestabes Surabaya dalam menanggulangi kecelakaan beruntun dapat dibedakan menjadi dua yaitu upaya preventif dan upaya represif. Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh Satlantas Polrestabes Surabaya adalah dengan melakukan penyuluhan ke masyarakat sekitar dan sekolah-sekolah maupun ke Universitas yang berada di kota Surabaya tentang berkendara yang baik dengan melengkapi surat surat kendaraan serta melakukan pemeliharaan terhadap kendaraan sebelum melakukan perjalanan serta berpatroli ditempat tempat yang rawan terjadi kecelakaan. Menurut pendapat penulis upaya ini belum berjalan dengan efektif sehingga masih banyak terjadi kecelakaan terkhususnya kecelakaan beruntun.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dari penulis tentang “Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Beruntun“, penulis memberikan sedikit saran yang kira nya saran ini dapat diterima baik oleh pembaca. Adapun Saran dari hasil penelitian ini adalah :

1. Disarankan agar adanya peraturan perundang-undangan yang lebih jelas yang membahas tentang pertanggungjawaban pidana dalam kasus kecelakaan beruntun yang terjadi agar dapat mempermudah kepolisian untuk menentukan dan memberikan pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku kecelakaan beruntun dalam penjatuhan hukuman bagi pelaku yang pertama menyebabkan kecelakaan beruntun tersebut, serta adanya perlindungan bagi korban yang terlibat dalam kasus kecelakaan beruntun tersebut. Peraturan terkait tindak pidana dalam hal kasus kecelakaan beruntun ini sebaiknya lebih dilihat lagi siapa korban dan pelaku sehingga penjatuhan hukuman lebih berfokus pada subjeknya bukan secara umum yang mungkin dapat dikatakan tidak adanya keadilan atas penjatuhan hukuman pada pelaku yang pertama kali menyebabkan kecelakaan dan pelaku yang tanpa sengaja menyebabkan orang lain meninggal dunia.
2. Disarankan untuk lebih siaga dalam kegiatan pelaksanaan pengamanan lalu lintas di kota Surabaya terutama di daerah yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas dan daerah yang sering terjadi macet. Disarankan kepada anggota kepolisian terutama bagian lalu lintas untuk lebih rutin melakukan sosialisasi dan penyuluhan ke masyarakat sekitar bukan hanya ke sekolah-sekolah untuk menyampaikan informasi-informasi terbaru mengenai keselamatan mengemudikan kendaraan dilalu lintas yang padat. Serta rajin memeriksa keadaan kendaraan yang layak jalan sebelum melakukan perjalanan.

DAFTAR BACAAN

- Gegen Gerardus, 2022, Tindak Pidana Khusus, Yogyakarta: PUSTAKABARUPRESS, hal 23.
- Gunawan, G. N. (2020). Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Mediasi Penal Pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Pasaman Barat. *UNES Journal of Swara Justisia*, 4(3), 286.
- Harahap, A. P., Aiman, M., Ardi, U. S., Sukmawati, N., Putra, D. A., & Khusna, A. (2023). Penyelesaian Dan Pertanggungjawaban Hukum Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Tanjung Jabung Barat. *Jurnal Transparansi Hukum*, 6(2), 2613–9197
- Heliany, I., & Manurung, E. (2020). Pertanggungjawaban Anak Yang Melakukan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dan Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain Dalam Putusan Perkara Nomor 123/Pid.Sus/2014/PN.Jkt.Tim.
- Lubis, A., Sahari, A., & Perdana, S. (2020). Criminal Accountability to a Minor Traffic Accident Resulting in Death. *Doktrina: Journal of Law*, 3(2).
- Pasal 1 ayat 1 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Yogyakarta : Laksana, 2019, hal.106
- Rusianto Agus, 2016 Tindak Pidana Pertanggungjawaban Pidana, Jakarta : Prenadamedia Grup, , hal. 45. Abidin Zainal Farid, 2004, Hukum Pidana I, Jakarta: Sinar Grafika, 2005, hal. 11.
- Sapuan, & Wibawa, I. (2023). Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Menggunakan Restorative Justice Di Wilayah Polresta Pati. *Jurnal Kertha Semaya*, 11(4).
- Suwanda Reza, Analisis Kejadian Kejahatan Lalu Lintas di Kota Palembang 2008 - 2009, *Jurnal Ilmu Kesehatan Masyarakat*, Vol 2, Nomor 02 Juli 2011
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak
- Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak

Vivi Lutfia. (2023, Oktober 20). Mengenal Konsep Kesengajaan (Dolus) dan Kealpaan (Culpa) dalam Hukum Pidana. jurismuda.com.

Zenial Marala Andi, Penegakan Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan Raya, jurnal : hukum , Nomor 05, vol 4, 2015, hal 38.